Essai – Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Fer de lance de la gamme DS, reine des citadines bon chic bon genre, la Citroën DS3 enlève le haut pour l'été et se décline dans une version découvrable qui porte le nom de DS3 Cabrio.

- 4 cylindres, 1'598 cm^3
- 156 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 212 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'244 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'948 x 1'715 x 1'458
- Conso. mesurée : 8.1 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 137 g/km (D)
- dès CHF 29'990.-, modèle essayé: CHF 33'710.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Bob de Graffenried et Steve Waelti

---

Qu'est-ce qui n'a pas encore été dit au sujet de la Citroën DS3 ?

Présente sur le marché automobile depuis l'automne 2009, elle a donné un coup de boost à la marque aux chevrons ainsi qu'au segment des citadines premium qui était jusque-là sous l'emprise des nouvelles Mini et de la Fiat 500. Mieux placée au niveau prix que l'Anglaise avec un niveau de finition quasi aussi bon, plus spacieuse que la 500, la Française a su faire sa place avec un peu plus de 233'000 voitures vendues à travers le monde en à peine quatre ans et plus de 4'600 en Suisse. La DS3 vient d'ailleurs de remporter un nouveau prix, le « Best Supermini 2013 » en Grande-Bretagne.

Elle a aussi ouvert la porte au développement de la gamme DS, avec la DS4 et la DS5, qui elles aussi ont su trouver leur public. En attendant l'arrivée d'autres modèles, comme le SUV qui reprendrait les lignes du concept DS Wild Ruby, le constructeur décline son modèle à succès en version cabriolet, enfin plutôt découvrable selon moi, malgré son patronyme « Cabrio ».

A l'extérieur

Au premier coup d'œil en la regardant de face, pour autant que le toit soit fermé bien évidemment, on distinguera à peine la DS3 Cabrio d'une DS3 normale. L'imposante calandre cerclée de chrome avec les chevrons dans sa partie supérieure, le logo DS sur le capot, les feux diurnes positionnés verticalement et les projecteurs au dessin moderne et dynamique, c'est en tout point la même face avant que sa soeur à toit dur.

De côté, hormis qu'on devine légèrement la capote en tissu, les traits sont aussi identiques. Des bandeaux chromés font office de bas de porte accentuant le côté chic de la voiture et le fameux montant latéral au look d'aileron de requin est toujours là. Ce détail se remarque d'autant plus sur notre voiture d'essai avec sa teinte « Gris Aluminium » métallisée.

A l'arrière par contre, quelques petits détails identifient cette DS3 Cabrio. Tout d'abord les feux arrière à LED avec effet 3D, tout droit repris d'un concept car, sont vraiment une réussite. Ils sont d'ailleurs maintenant aussi disponibles en option sur la DS3 normale, voire en série sur la finition « Sport Chic ». Le reste ne change pas, à l'exception d'un bandeau chromé en-dessous de la lunette arrière et bien entendu le toit souple. Sur notre voiture d'essai, il arbore une teinte « Bleu Infini » qui propose ainsi un combo couleur de l'ensemble très réussi. Moderne et

dynamique, la voiture ainsi configurée affirme son identité « Sport Chic » tout en restant sobre et élégante. D'ailleurs, si je trouve que cette DS3 Cabrio correspond mieux à une clientèle féminine, avec cette finition, Monsieur pourra la prendre sans craindre pour sa virilité.

Pour revenir au toit rétractable, il est disponible en deux autres finitions : soit simplement noir, soit avec le monogramme DS. Comme je vous disais au début de mon article, malgré son nom de « Cabrio », pour moi cette déclinaison n'est pas tout à fait un cabriolet du fait que les montants latéraux restent en place et c'est uniquement le centre du toit qui se replie. Le principe n'a rien de nouveau puisqu'il est identique à celui qui a été inauguré sur la mythique 2CV et plus récemment utilisé sur la C3 Pluriel. D'ailleurs, le constructeur n'a pas osé reprendre le système de montants démontables utilisé sur cette dernière. C'est une bonne chose, la voiture conserve ainsi la ligne très réussie de la DS3 tout en proposant l'agrément de rouler les cheveux au vent. Dernier détail, le mécanisme du toit peut fonctionner jusqu'à une vitesse de 120 km/h et l'opération se déroule en quelques (longues) secondes.

A l'intérieur

Au moment de m'installer au volant, je me sens immédiatement en terrain connu. Je retrouve un habitacle identique à la DS3 Racing dont j'avais réalisé l'essai, baquets en moins. Alors que sur la version sportive le bandeau de tableau de bord arborait un coloris orange très tape-à-l'oeil, dans notre DS3 Cabrio, cette pièce reprend la teinte du toit, soit Bleu Infini. Disponible en option (CHF 150.-), le kit « Décor » applique la même finition sur quelques autres détails tels que les cerclages des aérateurs. Le rappel des couleurs entre l'extérieur et l'intérieur renforce l'élégance de cette DS3 Cabrio avec une touche très fashion.

Confortablement assis dans les sièges sport en cuir (en option à CHF 1'400.-), je détaille une nouvelle fois l'intérieur de la petite Française. Comme chez ses concurrentes à la mode, la Mini, la Fiat 500 et maintenant aussi l'Opel Adam, tout a été étudié pour combler la clientèle avec une présentation moderne et séduisante. La finition de notre modèle « Sport Chic » est de bonne facture. J'apprécie tout particulièrement le volant à jante épaisse et l'ensemble compteur apportant une touche sportive à un intérieur plutôt cosy.

Très bien équipée de série, notre voiture disposait en plus du pack « Select eMyWay Confort » (CHF 1’200.-) comprenant entres autres un système de navigation, le téléphone Bluetooth, une climatisation automatique, une aide au stationnement arrière, etc. Cette pléthore d’équipements et sa bonne présentation confirme que la Citroën n’a rien à envier à ses concurrentes. Si, lors de son lancement, la DS3 faisait office d’outsider parmi les constructeurs français, Peugeot et Renault ont mis le pied à l’étrier en proposant sur la 208 et la nouvelle Clio des nettes améliorations. Je pense même qu’au niveau de l’ergonomie de l’interface multimédia (Radio, GPS, etc.), ils ont dépassé la marque aux chevrons car j’ai trouvé l’utilisation du système un peu lente et moins intuitive que sur les nouvelles venues.

Niveau habitabilité, malgré qu’elle revendique ses cinq véritables places et c’est le cas, l’accès aux places arrière reste exigu, comme habituellement sur les voitures deux portes. Toutefois, une fois installé, l’espace proposé est correct. Le coffre quant à lui propose un volume intéressant de 245 litres, le plus grand de sa catégorie, seulement 40 litres de moins que sur la DS3 normale. La Cabrio dispose aussi d’une banquette arrière rabattable 2/3-1/3 permettant de prolonger l’espace de rangement. Cependant malgré une cinématique d’ouverture/fermeture originale, l’accès pour charger est vraiment restreint… vous aurez plus vite fait de décapoter et de jeter vos affaires sur les places arrière.

Sous le capot

A quelques détails près, les différentes mécaniques proposées sont les mêmes sur la DS3 Cabrio et la DS3 normale. Pour l’occasion nous avons hérité du 1.6 l. quatre cylindres essence, THP 155 comme le nomme le constructeur, qui développe 156 CV à 6’000 t/min pour un couple de 240 Nm à 4’000 t/min.

A l’exception de l’évolution appliquée à la DS3 Racing, ce moteur est à mes yeux le plus intéressant de la gamme. Je dirais même que pour une clientèle qui ne recherche pas les performances des 200 CV de la DS3 Racing, ce 1.6 THP 155 est le choix pour lequel opter sur la DS3. La puissance est suffisante et la réactivité à l’accélération est très bonne, j’ai d’ailleurs trouvé mon modèle d’essai très vif, donnant l’impression qu’il y avait plus que 156 CV. Il propose une sonorité

sympathique et convient parfaitement à tous les styles d'utilisation. Silencieux et docile pour la ville, suffisamment rageur pour la montagne et volontaire pour l'autoroute, c'est un vrai couteau suisse. Pour les amateurs de sensations fortes cheveux au vent, il reste à espérer que les pontes de la marques décident de sortir en série une DS3 Racing Cabrio sur la base du concept car présenté au dernier Festival of Speed de Goodwood… même si cela n'a pas vraiment de sens pour certains, je suis persuadé qu'elle saurait ravir le cœur des amateurs de sensations fortes.

Alors que le constructeur promet une consommation mixte de seulement 5.9 l./100km, j'aurai pour ma part mesuré une moyenne de 8.1 l./100km tout au long de mon essai alors que l'ordinateur affichait 7.4 l./100km. Encore une fois, la valeur mesurée diffère de manière importante par rapport aux données constructeur, mais c'est normal au vue de l'utilisation relativement intense lors de nos essais. En conduite quotidienne, vous obtiendrez facilement quelques décilitres de moins.

Au volant

Autant le dire tout de suite, les 25 kg d'embonpoint de la DS3 Cabrio par rapport à sa soeur couverte n'entachent en rien les qualités routières de la petite Française.

Alors qu'un véritable cabriolet a tendance à perdre en rigidité, le fait d'avoir conservé les structures latérales du toit évite justement le phénomène de torsion. Je me sens donc immédiatement à l'aise et j'aborde les routes que je connais bien en toute confiance. Après quelques kilomètres, je confirme mes premières bonnes impressions, cette déclinaison de DS3 est aussi plaisante à conduire que le modèle à toit fixe. Agile et maniable, elle avale les virages à bon rythme grâce à son moteur pétillant. Sur l'autoroute, pas d'inquiétude à avoir, les 156 CV sont bien suffisants et les reprises sont tout à fait honorables, même en sixième.

En ville, la DS3 Cabrio se faufile avec aisance et la bonne vision périphérique avant agrémentera vos déplacements urbains. J'ai précisé « vision avant » car à l'arrière ça changera en fonction de si vous avez le toit en place ou rabattu. Et c'est justement là que les différences opèrent… En configuration « fermée », peu de changement si ce n'est une vitre arrière légèrement plus petite, aucun souci à

se faire. Par contre, une fois le toit totalement replié, fini la vision arrière et vous pouvez oublier le rétroviseur central. En effet, les éléments du toit se rabattent les uns par dessus les autres, obstruant totalement la rétrovision. Habitué à largement utiliser les rétroviseurs extérieurs, l'handicap m'a moyennement dérangé. Toutefois sur autoroute, lorsqu'il s'agit de dépasser, je recommanderai de regarder à deux fois dans le rétro pour être sur de n'avoir pas manqué une voiture. Pour les manœuvres, l'assistance de parking viendra suppléer ce petit désagrément.

Par contre dans cette configuration « totalement ouverte », les sensations à bord de la DS3 Cabrio sont vraiment celles qu'on peut ressentir dans un véritable cabriolet, quel plaisir de rouler cheveux au vent ! Pour palier au petit souci de vision et pour réduire l'effet du vent à bord, il est possible de replier partiellement le toit en remontant uniquement la partie arrière, en prolongation du coffre de la voiture. Ainsi, on retrouve toute la visibilité disponible avec le toit fermé tout en bénéficiant d'un immense toit ouvrant. C'est probablement le bon compromis… quoi que pour ma part, je trouve que ça manque un peu de sensations « Cabrio » et comme sur une voiture équipée d'un simple toit ouvrant, le bourdonnement du vent envahi rapidement l'habitacle surtout lorsque la vitesse augmente.

Vous l'aurez compris, la DS3 Cabrio revendique les mêmes qualités routières que la DS3 normale avec l'avantage de pouvoir profiter pleinement du soleil et si vous avez de la peine avec la vision arrière, il vous suffira de remonter le toit, en partie ou totalement.

Verdict

Sans être un véritable nouveau modèle, la DS3 Cabrio a l'avantage de proposer une nouvelle possibilité de personnalisation pour cette citadine à succès. Cette déclinaison fait aussi un joli clin d'œil au passé avec son toit rétractable inspiré de celui de la légendaire 2CV. Nul doute qu'elle saura donc trouver une clientèle à la hauteur de son côté élégant et fashion.

Avec un tarif débutant à CHF 22'290.- pour l'entrée de gamme équipée du 1.2 VTi de 82 CV (finition « Chic »), cette DS3 Cabrio dispose de tous les avantages d'une voiture de ville avec en plus un toit rétractable permettant de profiter des beaux

jours au quotidien. Les prix grimpent raisonnablement en fonction des motorisations et des finitions pour atteindre CHF 29’990.- en version essence pour la 1.6 THP 155 essayée et CHF 31’690.- pour le modèle motorisé par un diesel 1.6 e-HDi de 92 CV, toutes deux en finition « Sport Chic ». Tout cela, sans tenir compte des primes en vigueur actuellement.

Si la DS3 vous plait, il y a fort à parier que cette déclinaison Cabrio vous ravira aussi, je vous laisserai en juger par vous même. De plus avec environ CHF 4’000.- de plus par rapport à une DS3 « normale », il serait dommage de se priver du bonheur de rouler cheveux au vent.

Prix et options – Citroën DS3 Cabrio 1.6 THP 155 « Sport Chic »

Prix de base : CHF 29’990.-

Peinture métallisée « Gris Aluminium » et toile « Bleu Infini » : CHF 890.-

P1 Pack SELECT CUIR : CHF 1’400.-
(Garnissage des sièges en cuir Claudia perforé, sièges sport chauffants, rehausse du siège passager, pommeau et frein à main en cuir, poches aumônières sur le dos des sièges avant)

P3 Pack SELECT eMYWAY CONFORT : CHF 1’200.-
(eMyWay système de navigation, Bluetooth, Pack SELECT CONFORT (climatisation automatique, rétroviseur int. électrochrome, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, allumage des projecteurs et essuie-vitre automatique, accoudoir central, éclairage d’ambiance), Hifi System)

Kit Décor Bleu Infini : CHF 150.-
(Bandeau de planche de bord, pommeau et cerclages d’aérateurs couleur Bleu Infini)

Coques de rétroviseurs chromées : CHF 80.-

Prix TOTAL : CHF 33’710.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Citroën DS3 Cabrio ainsi qu'à la succursale Citroën de Genève pour la logistique.

Un grand merci également au propriétaire de la magnifique Citroën 2CV pour sa participation à la séance photo.

A lire aussi

Premier contact – Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai – Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

Essai – Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Essai – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact – Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

Essai – Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d'une grande !

Reportage – 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

Premier contact – Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai – Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai – Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai – Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Présentation – Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation – Citroën Wild Rubis

Nouveauté – Citroën C4 Picasso

Nouveauté – Citroën C3

Nouveauté – Citroën DS3 Cabrio

Présentation – Citroën Numéro 9

Genève 2012 – Citroën C4 Aircross

Genève 2012 – Citroën DS4 Racing Concept

Présentation – Citroën DS4 Racing Concept

Nouveauté – Citroën C1

Nouveauté – Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 – Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 – Citroën DS5

Genève 2011 – Citroën DS4

Genève 2011 – Citroën DS3 Racing

GE·701610
W.A.Y.

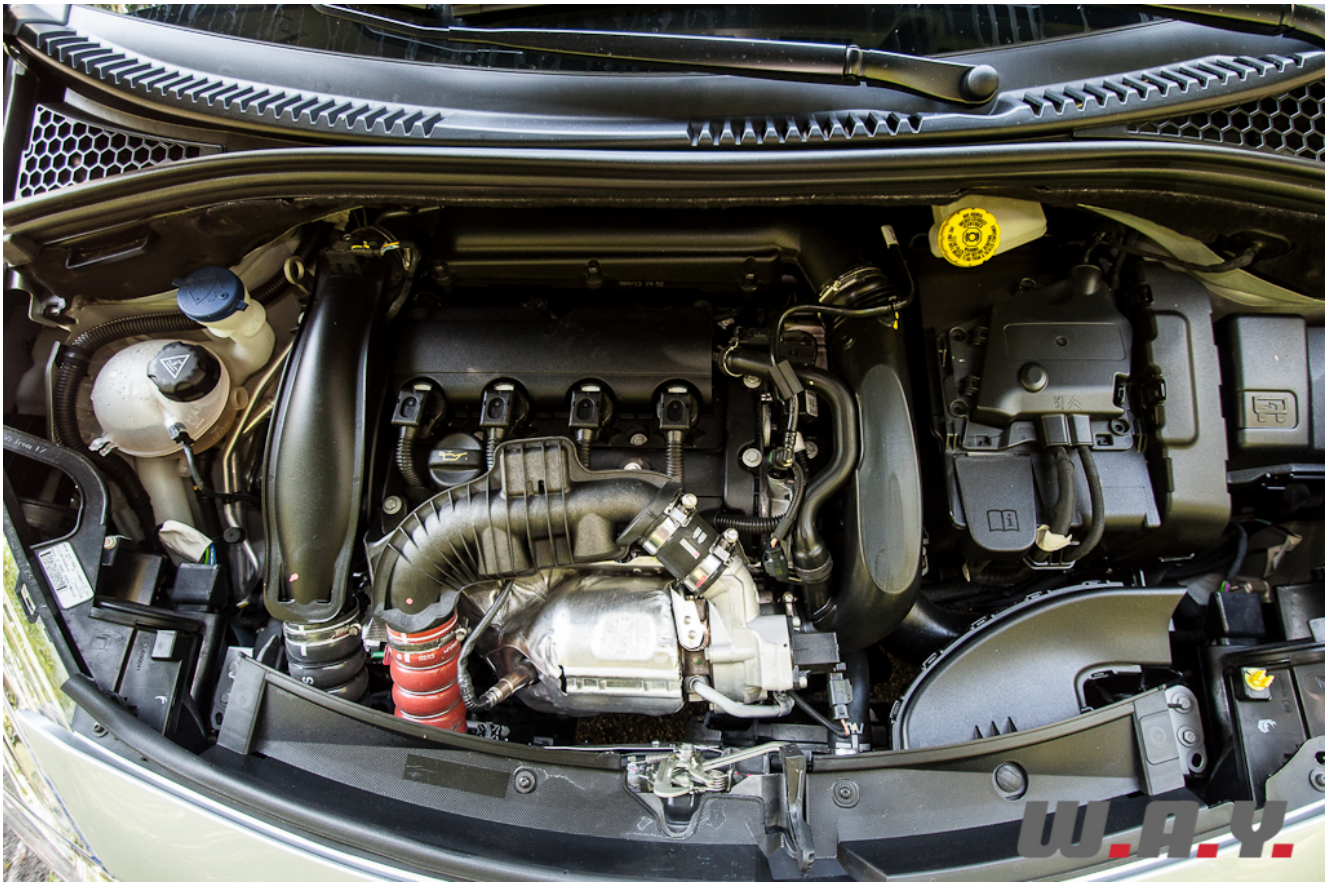
W.A.Y.

W.A.Y.

GE·701610
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
W.A.Y.



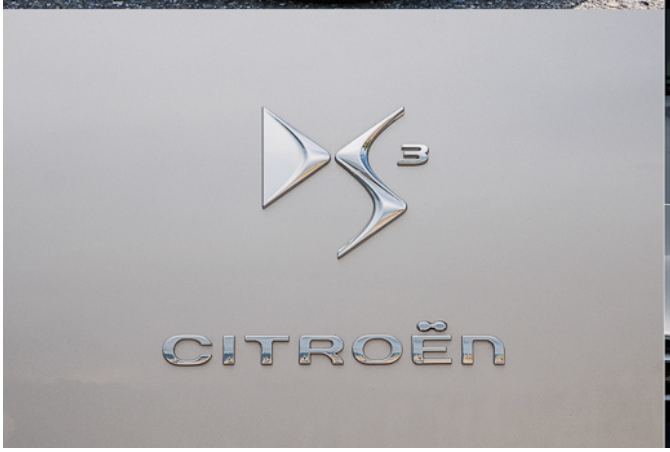
GE·701610
W.A.Y.

GE·701610
W.A.Y.

W.A.V.

W.A.V.

W.A.Y.


DS3
CITROËN

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 701610
W.A.Y.

GE
W.A.Y.

W.A.Y.

CITROËN
GE·701610